

ФЕРДИНАНД ЛЕССЕПС И СТРОИТЕЛЬСТВО СУЭЦКОГО КАНАЛА

К. Б. Виноградов

Сто лет тому назад, в ноябре 1869 г., состоялось открытие канала, соединившего Средиземное море с Красным. Газеты Старого и Нового Света писали о «грандиозной победе цивилизации», о том, что рухнул барьер, разделявший Запад и Восток. Во время торжественной церемонии в Порт-Саиде духовник французской императрицы, «освящавший» новое сооружение, восклицал: «Европа через Суэцкий перешеек подает руку Древнему Востоку; Фердинанд Лессепс — вот кто в первую очередь добился этой замечательной победы, это новый Христофор Колумб...»¹. Многих других пышных эпитетов удостоился в те годы Лессепс, объявленный непревзойденным и бескорытным поборником прогресса. Л. Гамбетта назвал его «великим французом», и даже ученый-демократ Э. Реклю писал: «Считаю его делом великим, изумительным...»².

Раздавались, правда, и критические голоса, особенно усилившиеся после скандального банкротства «Компании Межокеанского канала» — пресловутой «Панамы», с которой также был связан Ф. Лессепс и его сын Шарль. Полемика «за» и «против» Лессепса продолжается и в наши дни. Деятельность его «окружена легендами», пишет один из современных биографов³. Кем же на самом деле был Лессепс? «Создателем Суэца» или, может быть, авантюристом? Какова его истинная роль в сооружении Суэцкого канала?

Фердинанд де Лессепс родился в Версале 19 ноября 1805 г. в родовитой дворянской семье, из среды которой вышло немало дипломатов и администраторов. Лессепсы ловко приспособлялись к смене режимов и уверенно продвигались по служебной лестнице и при Бурбонах, и при Директории, и во времена Наполеона I. Дед Фердинанда служил консулом в Петербурге. Дядюшка Бартеlemi участвовал в плавании Лаперуза. В сентябре 1787 г. он сошел с борта фрегата «Астролябия» на Камчатке, чтобы отвезти письмо французскому королю, и оказался единственным уцелевшим участником экспедиции, ибо прочие позднее погибли. Только через год добрался он по суше до Петербурга, а в Париж прибыл уже незадолго до революции 1789 года. Позднее и он пошел «по дипломатической части», несколько лет состоял генеральным консулом в русской столице. Отец Фердинанда — Матье уже в 20 лет выполнял поручения Директории в Марокко, а позднее перебивал на различных постах почти во всех странах Средиземноморья.

На рубеже XVIII—XIX вв. обострилась англо-французская борьба за преобладание, протекавшая особенно бурно на Ближнем Востоке. Как известно, Бонапарт считал Египет «самой важной страной в мире»⁴. Потерпев здесь ошутительную неудачу в 1799 г., он не оставил своих замыслов. Матье Лессепс, посланный в Каир поверенным в делах, был одним из тех, кто должен был восстанавливать поколебавшиеся позиции Франции на Востоке. Он способствовал быстрому возвышению Мухаммеда-Али в Египте и приобрел определенное влияние на этого честолюбивого и на редкость жестокого правителя. Биографы Ф. Лессепса обращают внимание на то, что Фердинанд родился тогда, когда отец его был в Каире; разве судьба младшего Лессепса не переплелась с судьбами династии, основанной Мухаммедом-Али, и разве он не продолжал, пусть в новых формах, вековую борьбу с англичанами? Небесполезно напомнить еще один штрих из «родословной» Фердинанда: внучатной племянницей его матери была Евгения Монтихо. Позднее эта властная красавица станет как супруга

¹ «Московские ведомости», 27. XI. 1869.

² «Дело», 1869, № 12. Приложение, стр. 27.

³ G. Edgar Bonnet. Ferdinand de Lesseps. Le Diplomat. Le Createur de Suez. P. 1951, p. 3

⁴ E. Lengyel. Egypt's Role in World Affairs. N. Y. 1957, p. 7.

Наполеона III последней императрицей Франции, чем в полной мере воспользуется ее достойный дядюшка...

Фердинанд учился в привилегированном лицее «Генрих IV», не проявив особых способностей к наукам. В 1825 г. он получил свой первый дипломатический пост — в консульство в Лисабоне, где тогда служил Б. Лессепс. А в 1829 г. Матье Лессепс, представлявший парижское правительство в Тунисе, перевел сына к себе. Франция предприняла тогда захват побережья Алжира. Молодой дипломат непосредственно познакомился со всем арсеналом приемов колонизаторов, стремившихся прочно обосноваться в Северной Африке. Как раз Матье не только активно участвовал в подготовке закабаления Алжира, но и выдвинул план установления протектората Франции над Тунисом, осуществленный через 50 лет.

В 1832 г. Фердинанд впервые попал в Египет. Он служил вице-консулом в Александрии, а затем консулом в Каире. Позднее Лессепс неоднократно утверждал, что еще в 1832—1833 гг. он основательно изучил всю литературу о возможной постройке канала через Суэцкий перешеек. Эта версия малоправдоподобна, Фердинанда больше всего интересовал в тот период жизни «путь в высшее общество» и светские развлечения. «Остроумный собеседник, неутомимый танцор, элегантный кавалер и добрый приятель» — так характеризовал его один из современников⁵. Лессепс считался *persona grata* и при дворе Мухаммеда-Али и в салонах европейских резидентов. Впрочем, он выступил в еще одном амплуа — своего рода наставником Саида, младшего сына вице-короля. Будучи отличным наездником, Фердинанд стал давать тому уроки верховой езды. Учитель не был чересчур строг и охотно позволял вялому и ленивому юноше уклоняться от тяготивших его упражнений. Не это ли послужило начальной основой своеобразной «дружбы» будущего египетского правителя с Лессепсом?

В 1837 г. Лессепс покинул Египет. Во Франции он женился. Потекли годы ничем не примечательной службы в Роттердаме и Малаге. В 1842 г. он стал консулом в Барселоне. Тут Лессепсу пришлось нелегко. Столица Каталонии была тогда ареной ожесточенных схваток сторонников и противников диктатора Эспартеро. В сложной обстановке консул действовал достаточно находчиво, бдительно охраняя «жизнь и имущество» французов и других иностранцев. Его заслуги находят признание официальных кругов Парижа, Фердинанд награждается офицерским крестом Почетного легиона. Лессепсу удается сблизиться со многими знатными и влиятельными испанскими семьями и посодействовать браку сына короля Луи-Филиппа Орлеанского и испанской инфанты, осуществленному наперекор интригам Англии.

Февральская революция 1848 г. неприятно поразила королевского чиновника Лессепса. Его утешало только то, что «спокойствие в Париже» было быстро восстановлено, а новые лидеры Франции проявили свою «благонамеренность». Быстро перекусившись под республиканца, Лессепс охотно принял предложенный ему пост посла в Мадриде. Наконец-то оценили его способности!... Мадридское назначение оказалось вершиной его дипломатической карьеры. Но пробыл он в столице Испании недолго. Французская демократическая печать и левые депутаты вскоре забили тревогу, указывая на тесные контакты нового посла с испанскими ультра. А с каким рвением вызволял он у французских властей из-под ареста имущество инфанты! Тщетно писал Лессепс министру о своей приверженности подлинному «республиканизму». Парижское правительство, не желая ссориться с общественным мнением, решило заменить посла. Оно как бы шло навстречу левым кругам, а вместе с тем удовлетворяло пожелания Луи-Наполеона, предложившего послать в Мадрид своего кузена...

Лессепс мог рассчитывать, как ему сообщили, на получение поста в Берне. Но тщеславному и самоуверенному дипломату тихий Берн показался явным шагом назад. Поэтому он ухватился за другое предложение — возглавить специальную миссию в Рим. Тогдашняя Римская республика переживала трудные дни, готовясь к обороне от австрийской и неаполитанской армий и отбивая атаки французского корпуса генерала Удино. Прикрываясь намерением помочь «братскому государству», Луи-Наполеон стремился восстановить власть вышвырнутого из вечного города папы Пия IX, опередить австрийцев и утвердиться в сердце Италии. Интервенция Франции вызвала

⁵ H. Hummel. Um Suez und Panama. Ferdinand de Lesseps und seine Zeit. Darmstadt. 1942, S. 52.

протесты демократов всей Европы, да и Удино не имел успеха. Требовалось выиграть время. Лессепс понадобился в этой обстановке как ширма, как дипломат, на которого можно будет свалить ответственность за провал мирного урегулирования. Пожалуй, при любом исходе борьбы за Рим персональная неудача Лессепса была неизбежной. Однако, проникшись идеей собственной незаменимости, он не чувствовал угрозы и ради карьеры соглашался играть неблагоприятную роль.

В Риме Лессепс, разумеется, не смог завоевать доверие итальянских патриотов во главе с Мадзини. И хотя в конце концов он достиг, как ему показалось, приемлемого компромисса (проект соглашения от 31 мая 1849 г.), он был отозван даже до того, как в Париже узнали содержание этого проекта. По возвращении во Францию Лессепсу осталось только подать в отставку. Долгие годы он не мог примириться с таким «незаслуженным» афронтом, доказывая все снова и снова свою правоту... Напрасные усилия! Дипломат с подмоченной репутацией не был больше нужен. Для Лессепса настали тяжелые времена. Вынужденный оставить все помыслы о блестящей карьере, он удалился в свое имение Ла Шенэ, где занялся восстановлением старинного замка любовницы короля Карла VII Агнесы Сорель и сельским хозяйством. Болезни уносили близких ему людей: умерли мать, жена и двое детей. Только в эти годы вынужденного безделья Фердинанд вспомнил о давних планах постройки канала в Египте, о которых опять начала писать тогда европейская печать.

По словам биографов, Лессепс «изучил все, связанное с отношениями между Западом и Востоком»⁶. Египет благодаря своему исключительному географическому положению всегда играл значительную роль в этих отношениях. Еще при фараонах и персидских завоевателях через его территорию, от Красного моря до восточного рукава Нильской дельты, проложили канал. Согласно описаниям Страбона и Геродота, он был достаточно глубокий и широкий. Как гласит предание, после битвы при Аксиуме часть флота Клеопатры спаслась от преследователей, пройдя по каналу в Красное море. Позднее этот канал время от времени восстанавливали. Но в 767 г. халиф Аль-Мансур приказал засыпать его. Непосредственным поводом послужило намерение помешать подвозу продовольствия повстанцам, действовавшим в зоне Медины. Однако более существенная причина заключалась, вероятно, в том, что сановники и купцы в Багдаде стимулировали тогда торговлю с Востоком через Персидский залив.

В последующие годы транзитная торговля между Средиземным и Красным морями не прекращалась. Караваны верблюдов перевозили грузы от Каира до Суэца. Но Порта запрещала чужеземным судам появляться в Красном море, и с XVI в. основная масса товаров шла водным путем вокруг Африки. Однако с середины XVIII в. в Красном море стали все чаще показываться корабли и под английским флагом. В это же время самим Египтом и транзитом через Египет серьезно заинтересовались во Франции. В 1785 г. в Каире был заключен договор об использовании порта Суэц для французской торговли с «Индостаном». Бонапарт, отправляющийся в Египетский поход, поставил задачу прорубить путь в Индию. В конце декабря 1798 г. он побывал в Суэце, где повидал засыпанные песками остатки канала фараонов. «Мы соединим Европу и Азию», — сказал он, обращаясь к главному инженеру экспедиции Леперу, — «будем обладать каналом и станем господствовать в торговле между двумя частями света»⁷. Бонапарт распорядился начать изыскания на Суэцком перешейке. Лепер с несколькими сотрудниками вел их в течение года в исключительно сложных условиях. Может быть, поэтому в отчете Лепера содержалась грубая геодезическая ошибка: там говорилось, что зеркало Красного моря более чем на 8 м выше уровня Средиземного моря. Хотя крупный ученый Лаплас тогда же взял под сомнение эти исчисления, большинство авторов первых проектов канала исходило именно из них и склонялось к трассе Красное море — Нил или же предусматривало дорогостоящую систему шлюзов.

Еще в начале XIX в. Наполеон I писал: сооружение такого канала — «работа нетрудная и непродолжительная»⁸. Но проходили десятилетия, а заманчивые планы

⁶ A. Bertrand, E. Ferrier. Ferdinand de Lesseps. Sa vie, son oeuvre. P. 1887, p. 23.

⁷ K. Bartz. Englands Weg nach Indien. В. 1936, S. 112.

⁸ См. А. Сорель. Европа и Французская революция. Т. IV. СПб. 1906, стр. 87.

оставались лишь мертвой буквой. Только к 40—50-м гг. созрели необходимые предпосылки для осуществления работ. Завершение промышленной революции в Англии и быстрое индустриальное развитие нескольких других европейских стран, рост мирового товарооборота, ряд замечательных изобретений, а особенно «революция» на транспорте создали условия для реализации таких грандиозных проектов, как Суэцкий и Панамский каналы. Другая группа факторов определялась дальнейшим ростом политического веса промышленников, финансистов и коммерсантов в крупных капиталистических странах. В угоду своей буржуазии правительства Англии и Франции ведут новые завоевательные войны, овладевают слаборазвитыми территориями. В частности, внедрение европейской торговли на рынки Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока явилось одним из стимулов повысившегося интереса к строительству канала в Египте.

Алчность буржуазии не знала границ. Египет привлекал внимание дельцов и банкиров еще и потому, что становился важной зоной разведения хлопчатника. Египетский хлопок по качеству превосходил индийский и мог конкурировать с американским. Прибыли плантаторов в долине Нила достигали фантастических размеров. Торговля европейских портов Ливерпуля, Марселя, Триеста с Александрией быстро развивалась. Сама Александрия, насчитывавшая во времена Наполеона I едва 10 тыс. жителей, превратилась в кипучий центр с населением в 150 тыс. человек. На Средиземном и Красном морях паровой флот постепенно теснил парусники. Первые пароходы, еще очень несовершенные, особенно конкурировали с парусными судами на сравнительно коротких маршрутах. Возник план организации скоростной доставки ценных грузов и почты из Европы в Индию через Суэц. Английский лейтенант Уэгорн достиг Бомбея из Лондона за 40 дней (путь вокруг мыса Доброй Надежды занимал тогда 4 месяца!). Майор Чесни провел специальное изучение Суэцкого перешейка, высказав мысль, что выводы Лепера ошибочны. К концу 30-х гг. трасса Европа — Каир — Индия была освоена. Путь из Лондона до Александрии занимал две недели. Потом пассажир садился на барку (а с 1841 г. — на речной пароход) и следовал в Каир. Отсюда по колесной дороге — до Суэца. Дорога по суше, считавшаяся ранее очень неудобной и даже опасной, занимала теперь всего три дня. Из Суэца в Бомбей на пароходе плыли еще три недели. В 1844 г. таким способом было перевезено 275 пассажиров, а в 1847 г. — 3 тысячи⁹.

Тогда же стали горячо обсуждать возможность ускорения путешествия через Египет. Что же строить — железную дорогу или канал? Во Франции сторонники канала преобладали. Большую роль сыграла пропаганда последователей Сен-Симона. Перед смертью Сен-Симон предсказал, что прорытие каналов через Панамский и Суэцкий перешейки — не за горами и что оно принесет много пользы человечеству. Его ученик М. Шевалье в 1832 г. писал о необходимости «примирить» интересы Востока и Запада. Этот утопист видел путь ко всеобщему миру в развитии системы коммуникаций. Шевалье одним из первых высказался за целесообразность и осуществимость прорытия «прямого канала между Суэцем и Средиземным морем»¹⁰.

Социалисты-утописты плохо представляли себе не только социальную роль таких сооружений, но и политические, финансовые и технические преграды. Когда в 1833 г. в Египет прибыла группа пропагандистов и изыскателей, ее руководитель Анфантэн был настроен весьма оптимистически: Мухаммед-Али предоставит концессию, а «деньги можно будет легко достать», как только тот ее подпишет. В Египте сен-симонисты собирались также заняться социально-экономическими реформами. Жизнь жестоко отнеслась к «надклассовым» гуманистам из Европы. Вице-король не желал ничего и слышать о концессии, а его власти чинили работе различные препятствия. К тому же многих скосила чума. В 1837 г. Анфантэн вернулся на родину, где, несмотря на все разочарования, продолжал вести пропаганду в пользу строительства канала.

Еще с 20-х гг. проектом этого сооружения занялся французский инженер А. Линан, состоявший на службе у Мухаммед-Али. Вероятно, именно он тщательнее других изучил техническую сторону дела, когда разработал в 1842 г. детальный план строительства. Попытки Линана заинтересовать вице-короля, английскую мореходную ком-

⁹ D. S. Landes. Bankers and Paschas. Cambridge (Mass.). 1958, p. 81.

¹⁰ Ch. Hallberg. The Suez Canal. Its History and Diplomatic Importance. N. Y. 1931, pp. 82—83.

ганию и колониальную администрацию в Индии не принесли успеха. После этого в 1845 г. он переслал проект и карты Анфантэну¹¹. Получив документы, Анфантэн стал действовать. Теперь он обратился за поддержкой к ряду торговых палат и банков, а также влиятельным французским политикам. В 1846 г. в Париже было основано «Исследовательское общество»; его цель — изучить условия, которые позволяют создать «своего рода Босфор в Суэцкой пустыне»¹². Будущий канал, говорил Анфантэн, не должен оказаться под контролем какой-то одной державы. Подчеркивая «космополитический» характер своего предприятия, основатели общества отправили в Египет три исследовательские группы, включавшие авторитетных инженеров из Австрии и Англии. В 1847—1848 гг. французский топограф Бурдалуэ убедительно доказал, что существенного отличия между уровнями Красного и Средиземного морей нет, а сезонная разница не превышает 80 см. Австрийский инженер Негрелли стал разрабатывать план «прямого канала»; другой вариант трассы — до Александрии — отставив француз Талабо.

Революции 1848—1849 гг. в Европе и экономический кризис затормозили деятельность указанного общества. Удар ему нанес и сын известного изобретателя Р. Стефенсон, крупный британский инженер, одно время входивший в состав общества. Единственным решением может быть лишь железная дорога Александрия — Суэц, заявил он. Английская дипломатия энергично поддержала этот проект, суливший немалые выгоды капиталистам Великобритании. Австрийский консул в Александрии не без оснований считал, что железная дорога явится средством захвата Египта Англией. Все попытки Франции помешать плану Стефенсона не удалось. В июле 1851 г. без санкции султана и «под давлением британского золота» (как писал французский консул) вице-король Аббас подписал контракт на постройку железной дороги Александрия — Каир. Рельсы и все оборудование закупались в Англии. Закончена она была в 1857 г., а в 1859 г. вступила в строй и железная дорога Каир — Суэц.

Несмотря на такой поворот дел, идея Суэцкого канала по-прежнему горячо обсуждалась общественными кругами. Новым стимулом стали соответствующие статьи договора США с Новой Гренадой (1846 г.) и Англией (1850 г.), в которых предусматривалась возможность постройки «Межокеанского канала». В этой-то ситуации negociant Арль-Дюфур и привлек Лессепса к деятельности «Исследовательского общества». Последний в 1852 г. составил памятную записку о сооружении канала и зондировал почву в Каире и Константинополе. Ответ пришел неутешительный¹³. Но вот наступил 1854 год. В июле Аббас умер насильственной смертью, новым вице-королем стал Саид-паша. Лессепс поспешил поздравить своего «юного друга». Саид сразу же ответил и пригласил его прибыть в Египет.

В своих воспоминаниях Лессепс давал понять, что немедленно отправился в Александрию. На деле было не совсем так. Он встретился сначала в Лионе с Арль-Дюфуром, который передал ему планы и карты Линана и Талабо. В Марселе произошло другое важное свидание, уже с самим Талабо, информировавшим об изысканиях Бурдалуэ. Таким образом, Лессепс имел под рукой всю предварительную документацию о планах сооружения канала. Есть сведения, что Арль-Дюфур вручил ему 6 тыс. франков. Во всяком случае, руководители «Исследовательского общества» полагали, что отставной дипломат станет блюсти их интересы. Один из них сообщил даже Негрелли, что «Лессепс отправился в Египет по инициативе Арля и Анфантэна...»¹⁴. Однажды Лессепс сказал: «Идея канала стара, как мир; никто не может претендовать на то, чтобы монополизировать ее»¹⁵. Однако уже в 1854 г. он твердо намеревался добиться исключительного для себя положения в осуществлении строительства канала.

7 ноября Лессепс высадился с французского пакетбота в Александрии. Его встретили с почетом и препроводили на роскошную виллу. В тот же день вице-король, уже не мальчик, а мужчина внушительной комплекции, с окладистой бородой, принял путешественника, который явился к нему во фраке со всеми регалиями и склонился

¹¹ G. Taboulet. Aux Origines du canal de Suez. Le Conflit entre Ferdinand de Lesseps et les Saint-Simoniens. «Revue Historique», 1968, juillet—septembre, pp. 92—93.

¹² Ibid., p. 95.

¹³ F. de Lesseps. Souvenirs de quarante ans. T. II. P. 1887, pp. 5—7.

¹⁴ H. Hummel. Op. cit., S. 164.

¹⁵ «Revue Historique», 1968, juillet—septembre, p. 90.

в глубоком поклоне. Первым подарком вице-короля был великолепный конь. На нем Лессепс отправился вместе с Сандом в один из военных лагерей в пустыне. Фердинанду было уже около пятидесяти лет, но он отличался несокрушимым здоровьем и по-прежнему легко ездил верхом. Благодаря этому, писал позднее Лессепс, ему удалось произвести должное впечатление на вице-короля и его генералов, «склонных ценить человека, который умеет преодолевать преграды, выше, чем человека знающего и образованного»¹⁶.

15 ноября в палатке Саида Лессепс изложил планы строительства канала через пустыню и вырвал у вице-короля согласие. Вскоре он заготовил проект концессии «на сооружение и эксплуатацию Суэцкого канала и прилегающих к нему территорий». А 30 ноября 1854 г. в Каире был опубликован указ, согласно которому «наш друг Лессепс» получал «исключительные права на учреждение и руководство Всеобщей компанией для прорытия и эксплуатации Суэцкого канала...»¹⁷. Концессия предоставлялась на 99 лет с момента открытия канала. По утверждению Лессепса, Саид заявил ему: «Я беру на себя все расходы...». Лессепс писал Арлю: «Я достиг большего, чем мог надеяться»¹⁸.

Не следует полагать, впрочем, что Саид сделал здесь какое-то исключение для Лессепса. Вице-король оказался совершенно неспособен защитить интересы своей страны. На редкость ленивый и недалекий, он легко уступал нажиму и соглашался впоследствии на почти любые предложения своих иностранных советников, только бы поскорее вернуться к пирушкам и увеселениям! Его сравнивали с Гаргантюа: за столом проводил он большую часть дня, поглощая вместе с придворными огромное количество снеди и вин.

Французский консул отмечал, что любители поживы, съехавшиеся со всех концов Европы, предлагают Саиду «самые экстраординарные и абсурдные проекты». Вице-король «окружен угодниками и авантюристами, стремящимися использовать его добродушие к своей выгоде», — вторил австрийский консул¹⁹. Впрочем, и сами консулы, а большинство из них занималось бизнесом, грубейшим образом вмешивались в дела Египта и защищали за взятки «интересы» любого проходимца. Приятель Лессепса консул Нидерландов Рюссенерс, позднее вице-президент Суэцкой компании, вернулся из Египта обладателем кругленького капитала. Другой делец, американский консул Де Леон, в соответствии со своими деяниями писал, что «железная рука в бархатной перчатке» — единственный язык, который могут понять восточные народы²⁰. Рассказывали, что Саид начинал дрожать при одном лишь виде французского консула Сабатье, который всегда являлся с какими-то новыми требованиями.

Для иностранных стяжателей, хлынувших в Египет, настало золотое время. В 1857—1858 гг. сюда прибыло 60 тыс. чужеземцев. После начала хлопкового бума число приезжих увеличилось, дойдя в 1865 г. до 80 тысяч. Немало предприимчивых авантюристов превратилось в Египте в «набобов» (прототипом героя романа А. Додэ «Набоб» явился как раз один из таких прожженных дельцов, некий Бравэ, наживший в Египте миллионы). С помощью мошенничества и шантажа они расхищали достояние египетского народа. В скором времени, полагал английский консул в 1860 г., «весьма значительная часть египетской территории» окажется в руках иностранцев. Первостепенным объектом налетов аферистов стало египетское казначейство. Под угрозой возбуждения судебных дел и вмешательства великих держав египетские власти предпочитали платить солидные «отступные» почти в каждом спорном случае. Наглость любителей легкой наживы достигала подчас анекдотических пределов. Так, один австрийский дворянин предъявил денежный иск египетскому правительству, поскольку из-за задержки поезда на дороге Суэц — Каир у него будто бы испортились коконы шелкопряда, перевозимые в ящиках. Саид передоверил решение спора эрцгерцогу Максимилиану, который постановил выплатить пострадавшему 700 тыс. франков. Но еще более опустошительными для египетской казны были контракты с иностранными фирмами и концессии, которые Саид предоставлял щедрой рукой почти всем желающим.

¹⁶ F. de Lesseps. Op. cit. T. I, p. 235.

¹⁷ «Суэцкий канал. Факты и документы». М. 1959, стр. 47.

¹⁸ «Revue Historique», 1968, juillet—septembre, p. 107.

¹⁹ F. Charles-Roux. L'Égypte de 1801 à 1882. P. 1932, pp. 253—254.

²⁰ D. S. Landes. Op. cit., p. 95.

Такова была ситуация, в какой развернулась деятельность Лессепса. Подобно другим дельцам, он не считался ни с суверенитетом Египта, ни с престижем вице-короля. Приняв участие в нескольких предприятиях и аферах в Египте, Лессепс все же уделял всегда главное внимание Суэцкому каналу. В реализации намеченных планов он проявил редкостную настойчивость и изворотливость. В письменных условиях концессии 1854 г. говорилось о необходимости согласия султана Турции на постройку канала. Лессепс попытался с ходу добыть эту санкцию. В январе 1855 г. он приехал в Константинополь. Турция и ее западные союзники вели кровопролитную войну против России. В ходе войны усиливалась зависимость Порты от Франции и Англии. Подлинным хозяином положения в Османской империи являлся тогда англичанин Стрэтфорд-Каннинг («султан Абдель-Каннинг», как его величали полунасмешливо-полуподобострастно). В этот период своей деятельности Лессепс многократно декларировал, что будущий канал послужит интересам всех европейских наций и даже принесет особенные выгоды Англии. У британской дипломатии было, однако, иное мнение, и Стрэтфорд парализовал каждый шаг Лессепса в Константинополе. Французский поверенный в делах устроил Лессепсу аудиенцию у великого визиря Решид-паши. Но тот, по словам Лессепса, «плавал до бороды в фарватере лорда Стрэтфорда» и выразил лишь платоническое сочувствие проекту. Во время последовавшего приема у султана Лессепс дал понять, что Наполеон III одобряет идею и намерен нанести поэтому особый визит в Турцию. Но английский посол разоблачил эту версию как не соответствующую истине²¹. Попытки Лессепса повлиять на самого Стрэтфорда не дали никакого эффекта. Первый визит в Константинополь окончился неудачей.

В последующие три года Лессепс развил кипучую деятельность, непрерывно курсируя между Парижем, Лондоном и Каиром. Он посетил Вену, Триест и Константинополь, встречался с монархами и политическими лидерами, выступал с докладами, рассылал множество писем, организуя «ураган статей» во влиятельных газетах. Вслед за авансом в 2,5 млн. франков он в дальнейшем получал от Саида по 30—40 тыс. франков в месяц и выхлопал дополнительные крупные суммы на издание в Париже специального ежемесячника «Суэцкий полуостров». Английский министр Кларендон утверждал, что большая часть этих средств расходовалась Лессепсом на личные нужды.

Лессепс грубо порвал с Анфантэном и его друзьями. Он не желал делить с кем-нибудь «свою» концессию, да и проку от эпигонов сен-симонизма не видел. Ставка была им сделана на сильных мира сего: во Франции — Наполеон III, императрица и вся бонапартистская клика, в Англии — Пальмерстон и Гладстон, в Австрии — Меттерних и министр финансов Брук, во всех странах Европы — крупные банкиры и владельцы газет. Несомненно, он проявил дарование первоклассного пропагандиста, использовал разнообразный арсенал средств и неоднократно менял тактику. В бесчисленных его речах и статьях говорилось, что будущий канал послужит делу цивилизации и прогресса, весь Суэцкий перешеек будет превращен в озелененный рай, где возникнут прекрасные города! Для скупых и расчетливых тугодумов — судовладельцев, купцов, банкиров и рантье — годились другие аргументы: предприятие является лучшей в мире инвестицией; ведь египетское правительство гарантирует от каких-либо потерь тех, кто будет участвовать в финансировании строительства! А французскому политику Тьеру Лессепс попробовал внушить, что открытие пути через Суэцкий перешеек «станет одним из мощнейших предохранительных клапанов в котле европейской революции»²².

В концессии 1854 г. говорилось: компания будет состоять из «капиталистов всех наций». Но, убедившись в силе сопротивления влиятельных английских кругов, Лессепс и его приспешники все чаще акцентировали у себя на родине другую сторону дела: канал поможет французам нанести удар по коварному Альбиону; это — патриотическое дело, которое возвеличит и прославит Францию. Вице-королю Саиду и его преемнику Исмаилу Лессепс сулил иное: Суэцкий канал принесет неисчислимые выгоды правящей в Египте династии. С 1854 г. с помощью намеков и ссылок на родственные связи Лессепс давал понять любым собеседникам, что он пользуется особым расположением Наполеона III. Между тем первоначально французская правящая клика не слишком

²¹ «Суэцкий канал. Факты и документы», стр. 50.

²² F. de Lesseps. Op. cit. T. II, pp. 172—173.

поощряла Лессепса, приглядываясь к нему. В Париже многие полагали, что бывший дипломат едва ли собирается всерьез строить канал и лишь намеревается выжать деньги там, где сумеет. Газеты сообщали о покупке Лессепсом поместий, о его любовниках. Правда, расточительность или прожектерство сами по себе не вредили ему в глазах «высшего света». Мешала репутация простака, нечаянно закрепившаяся за ним с 1849 года. Постепенно ему удалось рассеять ее, доказав, что он, наоборот, сродни той клике авантюристов и дельцов, которая стояла у кормила власти во Франции. Сыграли также свою роль поддержка со стороны «повелительницы высшего света» Евгении Монтихо («она сделала для канала то же, что Изабелла Католическая — для открытия Нового Света», — скажет Лессепс позднее²³), широкий подкуп нужных персон и обострение англо-французских противоречий.

В 1855 г. международное положение Франции еще обязывало ее дипломатию проявлять сдержанность. Когда же французам удалось «свалить» Решида-пашу в Турции, Кларендон прибег к прямому давлению. В ноте, адресованной в июне 1855 г. парижскому правительству, он выдвинул три возражения против проекта Лессепса: постройка канала «физически невозможна...», если же его сооружение будет предпринято, то, очевидно, только из политических соображений; канал затянет или даже вообще помешает строительству железной дороги Каир — Суэц; канал угрожает отделить Египет от Турции и перерезать пути сообщения между Англией и Британской Индией. Позиция Англии определялась всем комплексом колониальных и внешнеполитических интересов британских буржуазных кругов. Еще в 1798 г. в связи с египетской экспедицией Бонапарта английский полковник Фуллертон писал: «Обладание постоянной позицией в Египте является решающим для сохранения Британской империи на Востоке»²⁴. Прошло более полувека, но захватить плацдарм в Египте французам не удалось. Тем более не следовало допускать, чтобы такой бастион приобрела Франция теперь, опираясь на «Компанию Суэцкого канала». «Фактически самоубийственным актом со стороны Англии было бы одобрить конструкцию канала», — писал Кларендон. Навязчивой идеей премьера Великобритании Пальмерстона и его министра иностранных дел стала мысль о том, что французы уже приступают к сооружению укреплений на Средиземноморском побережье Египта и на Суэцком перешейке. Этот мотив встречается в упомянутой ноте Кларендона и почти в тех же выражениях повторяется затем в секретном меморандуме 1860 года. В последнем документе говорилось также, что, базируясь на Суэц, французы смогут захватить Аден, о-в Маврикий и нарушить английскую торговлю вокруг Африки. Пальмерстон подчеркивал: «Не в наших интересах открытие между Средиземным морем и Индийским океаном водного пути, находящегося под контролем другой державы, а не нашим». В те годы английские судовладельцы опасались также, как бы новая водная артерия не принесла особых выгод Марселю, Триесту и Одессе!

Нельзя упускать из виду, что в середине XIX в. капиталистические державы подготавливали новые захваты в Азии и Африке. В частности, Англия не только заботилась о сохранности своих старых колоний, но и стремилась овладеть новыми — в восточной части Средиземного моря, на Красном море, в Африке. А не случится ли так, что с помощью канала Египет постепенно станет на ноги и укрепит свою независимость? Это сорвет план дальнего прицела по закабалению Египта и может вызвать нежелательную цепную реакцию в смежных странах. Пальмерстон, писал Лессепс после встречи с главой английского правительства в апреле 1856 г., «боится содействовать росту благосостояния и могущества Египта»²⁵. Год 1857-й принес британским колонизаторам новые трудности: восстание в Индии грозило расшатать всю империю. Поэтому оппозиция строительству канала со стороны британских лидеров усилилась. Ведь если он будет построен, отмечал Кларендон в 1860 г., Египет «может провозгласить свою независимость, когда ему вздумается»²⁶.

В английской прессе высказывались самые разноречивые, а подчас и курьезные суждения о перспективах сооружения канала. «Times» в течение многих лет твердила, что идея проведения водного пути в пустыне — утопия; пески поглотят воду; одна

²³ «Revue Historique», 1968, octobre—décembre, p. 377.

²⁴ K. Bartz. Op. cit., S. 110.

²⁵ F. de Lesseps. Op. cit. T. II, p. 425.

²⁶ Ch. Hallberg. Op. cit., p. 181.

сильная буря — и он будет полностью засыпан... «Фантастическая поэзия еще не умерла в стране Александра Дюма и месье де Лессепса», — восклицала «Daily News». В «Edinburgh Review» говорилось, что, может быть, канал и будет пригоден для паровых, но едва ли «пароходы когда-либо смогут конкурировать с парусными судами при перевозке товаров...» Многие авторитеты поддерживали кампанию против Лессепса. Так, Р. Стефенсон говорил, что на перешейке можно соорудить канаву, но не канал.

Лессепс старательно опровергал каждый аргумент. Он использовал и логические промахи своих противников и незнание ими конкретной обстановки. Подчас терял терпение и он. В конце первой беседы с Пальмерстоном Лессепс выпалил: «Французы, не слишком склонные к путешествиям, не станут атаковать англичан в Индии, находясь на расстоянии лишь двух часов плавания от английского побережья»²⁷. В октябре 1855 г. Лессепс созвал в Париже совещание видных инженеров из Франции, Австрии, России, Англии и других стран. Среди участников заседания были также министры Сардинии и Испании, ведавшие общественными работами. Представительная группа, которую Лессепс назвал «Международной научной комиссией», вскоре отправилась в Египет. Вместе с ней отбыл Лессепс, прихвативший своего сына Шарля и нескольких приятелей. Финансировало деятельность комиссии, разумеется, египетское правительство. После двухнедельной увеселительной поездки по Нилу комиссия отправилась на Суэцкий перешеек, и вскоре появился на свет ее отчет. Если в предварительном проекте Линана предусматривался шлюз возле Суэца длиной в 100 м с целью погасить «бурные приливы» Красного моря, то теперь комиссия отвергла этот план как противоречащий идее «свободного Босфора». Канал предлагалось строить со средней глубиной в 8 м и шириной в 80—100 м. Окончательно уточнена была его трасса. Комиссия высказала мнение, что все работы обойдутся в 200 млн. франков.

Лессепс искусно создавал впечатление, что он, любимец вице-короля и всех египтян, что для него здесь все возможно. Мадам Лафосс, путешествовавшая в составе комиссии, писала: «Фердинанд... является подлинным королем Александрии... Как только мы произносим его имя, это равносильно «Сезам, отворись!»²⁸. С другой стороны, опираясь на авторитет комиссии и ссылаясь на поддержку Наполеона III, Лессепс понуждал Саида предоставлять ему все новые и новые привилегии. 5 января 1856 г. вице-король издал второй фирман о концессии на строительство канала. Права «Компании Суэцкого канала» значительно расширились. Ранее говорилось, что президент компании должен назначаться из числа египтян; теперь же на 10 лет им стал Лессепс. Исчез пункт, позволявший Египту возводить укрепления в зоне канала. Комиссия приобретала право самостоятельно фиксировать таможенные сборы с проходивших судов (первоначально говорилось, что они будут установлены по соглашению между Египтом и компанией). Согласно обоим фирманам, компании фактически бесплатно передавались значительные земельные площади на перешейке, и она получала возможность эксплуатировать минеральные богатства Египта.

Суэцкий перешеек в те времена был почти необитаем. Несколько небольших кочевавших там племен и рыбаки на оз. Мензела составляли все его население. Где же найти рабочую силу для гигантских земляных работ? По фирману 1854 г., компания сама должна была осуществлять все необходимое. В 1856 г. Египет обязался предоставить 80% рабочих для строительства. Речь шла о насильственном использовании труда феллахов, что уже делалось ранее при постройке железной дороги. Летом 1856 г., в тайне от общественности, было заключено особое соглашение на этот счет: рабочие «будут поставляться египетским правительством». Предусматривались и нищенские размеры оплаты труда и ряд других деталей сделки²⁹.

Теперь Лессепс приобрел уверенность не только в технической осуществимости плана, но и в том, что намеченное предприятие принесет инициаторам немалые прибыли. Как же преодолеть сопротивление Англии? Крымская война закончилась, но правительство Франции пока не видело смысла портить отношения с Англией из-за канала. Попытка Лессепса добиться обсуждения Суэцкого вопроса на Парижском мирном конгрессе (он предложил пункт о нейтралитете будущего канала) вновь

²⁷ F. de Lesseps. Op. cit. T. II, pp. 250—251.

²⁸ H. Hummel. Op. cit. S. 177.

²⁹ J. Marlowe. The Making of the Suez Canal. L. 1964, pp. 102—103.

натолкнулась на сопротивление английского делегата. Наполеон III ограничился тем, что на банкете выразил свои симпатии плану Лессепса. Визит последнего в Лондон ничего не изменил. Тогда осенью 1856 г. Лессепс, вернувшись в Каир, по приглашению Саида совершил путешествие вверх по Нилу. Во время поездки он занялся научными изысканиями и составил трактат, в котором затронул широкий круг проблем: памятники древнеегипетской культуры, загадка истоков Нила, вопросы антропологии и зоологии — обо всем этом, подчас весьма категорически, готов был судить Лессепс. Его наукообразный, но по существу дилетантский реферат, не лишенный духа расизма, был зачитан на заседании Академии наук в Париже. Еще одна маска, еще один тонкий ход в целях воздействия на широкие круги общественности!

По возвращении из Судана Лессепс отправился в Европу. Снова начались изурительные сражения с недоброжелателями, подкуп и увещевания. Главным объектом пропагандистской кампании стали теперь британские торговые палаты. Многие из них высказались в поддержку идеи о канале. Настроение в Англии менялось. Нескольким раз в 1857—1858 гг. вопрос о Суэце обсуждался в парламенте. Новый подход к делу выразил в дебатах 1 июля 1858 г. будущий вождь либералов Гладстон: все страны Европы с основанием обвиняют Англию в «эгоистичной политике»; но стоит ли нам продолжать такой курс? Мы контролируем Красное море и выход из него в Индийский океан, говорил оратор. «Какая же держава реально будет владеть этим каналом, если он будет открыт? Разве этот канал не попадет неизбежно под контроль первой морской державы Европы? Англия, а не какая-либо иная страна, добьется господства над ним...» В этих словах содержалась целая программа действий. Однако Пальмерстон и сменивший его на время Дерби придерживались прежней точки зрения, пытались скомпрометировать замысел Лессепса. Еще в июле 1857 г., отвечая на запрос в палате общин, Пальмерстон сравнил идею сооружения канала с «мыльным пузырем» (без затраты колоссальных сумм построить его нельзя) и настоятельно посоветовал английским капиталистам не поддерживать Лессепса. В таком же духе Пальмерстон и большинство британских газет продолжали выступать в конце 50-х годов.

Убедившись, что даже смена лондонского кабинета министров и посла в Константинополе³⁰ не привели к переменам в британской политике, Лессепс решил поставить Константинополь и Лондон перед свершившимся фактом. В октябре 1858 г. он заявил, что создается акционерная «Всеобщая компания Суэцкого канала» и что предстоит подписка на ее акции. Была ли это игра ва-банк? Или Лессепс учел, что правящие круги Франции уже сбрасывали вину дружбы с Англией и готовы поддержать его? На сей счет историки не имеют единого мнения. Некоторые данные позволяют предположить, что именно в это время Лессепс с помощью императрицы склонил на свою сторону группу влиятельных французских политиков. Дала себя знать и усилившаяся тенденция к проведению более активного курса на Ближнем Востоке. Как раз на рубеже 50—60-х гг. Франция предпринимает попытку укрепиться в Сирии. Сказалось также, что Лессепсу удалось заинтересовать «сливки общества» перспективами наживы от эксплуатации будущего канала — 10% чистых доходов, согласно предложенному им уставу, причитались «членам-учредителям». Имена многих из них (всего около 170 чел.) так и остались неизвестными, хотя имеются сведения, что значительная часть учредительных акций была вручена родне императора и другим персонам с «весом»³¹.

Из 400 тысяч выпущенных акций, по 500 франков за каждую, к началу 1859 г. во Франции продали 207 тысяч. 30 тыс. штук приобрел Саид, затем его уговорили купить еще 34 тысячи. Но в других странах распространение акций шло плохо. В Англии и в США подписчиков вообще не нашлось. Начавшаяся в 1859 г. война сорвала из-за возникшей паники продажу большого пакета акций в Австрии. А компания не могла юридически конституироваться до завершения подписки. Но такие «мелочи» не смутили Лессепса. На собрании акционеров 24 декабря 1858 г. было заявлено, что подписка «успешно закончена». Это позволило зарегистрировать компанию официально. Между тем Лессепс сообщал 1 января 1859 г. своему агенту в Александрии, что

³⁰ Вместо Стрэтфорда туда был направлен У.-Г. Булвер (лорд Литтон), известный дипломат, подписавший в 1850 г. договор с США.

³¹ J. M a r l o w e. Anglo-Egyptian Relations 1800—1953. L. 1954, pp. 66—67; e j u s d. The Making of the Suez Canal, pp. 100, 122—123.

85 500 акций пока не разошлись (фактически их число превышало 100 тысяч). Своему заместителю, герцогу Альбуфера, глава компании написал, что вице-король Египта готов купить все неразошедшие акции (заведомая ложь, которую впоследствии ни Лессепсу, ни расположенным к нему биографам так и не удалось подкрепить какими-либо данными). Несмотря на грубое давление со стороны Лессепса, Саид в официальной ноте европейским консулам отрицал наличие какой-либо договоренности о дополнительной покупке им акций. Тогда «верный друг» вице-короля решил и его поставить перед свершившимся фактом. На ближайшем же общем собрании акционеров в мае 1860 г. все нераспроданные акции были просто приписаны Саиду³². Прибыв после этого в Каир, Лессепс как ни в чем не бывало явился к Саиду, сказал ему, что все идет прекрасно, и вручил папку с документами. По своему обычаю египетский хедив не стал в нее заглядывать и передал секретарю. Через несколько дней улыбающийся Лессепс снова был во дворце и спросил вице-короля: «Когда же Вы отдадите распоряжение оплатить первый взнос?» «Какой взнос?» «Вашей подписки на 88 миллионов». «Моей подписки?» «Конечно, Ваше Величество знает, что я подписался от его имени. Впрочем, я Вам говорил и писал об этом». «Когда?»

Лессепс напомнил о недавнем разговоре. Принесли папку. «Вот видите. Вы были информированы. Своим молчанием Вы подтвердили согласие. Я сообщил об этом подписчикам и одной высокопоставленной особе, которая поручила мне передать свои комплименты Вашему Величеству»³³. Такое жульничество не смог простить Лессепсу даже Саид. Вопрос о спорных акциях так и не был окончательно решен при его жизни, хотя его отношения с Лессепсом кое-как потом наладились. Может быть, потому, что последний «великодушно» согласился не требовать сразу всей суммы, приписанной им Египту, и организовал несколько займов, предоставленных европейскими банками вице-королю³⁴. Это было произведено в обход существовавшего порядка, предусматривавшего разрешение султана, но вполне устроило доживавшего последние годы своей разгульной жизни Саида.

Лессепс игнорировал Константинополь и при решении важнейшей задачи. 25 апреля 1859 г. на пустынном берегу Средиземного моря возле нынешнего Порт-Саида произошла символическая церемония начала работ по сооружению канала. Там собралась группа инженеров, представители нескольких французских фирм и около 150 рабочих. Лессепс сам сделал первый удар заступом и, конечно, произнес подходящую к случаю речь. Канал, говорил он, «откроет на Восток доступ торговле и цивилизации Запада...». Дерзость неугомонного француза взбесила Пальмерстона. Все еще послушные Лондону турецкие политики стали угрожать Саиду репрессиями, а генеральный консул Англии в Египте недвусмысленно заметил ему: «Симпатии к Суэцкому каналу... серьезно угрожают интересам Вашей династии». Саид очутился меж двух огней. Поскольку Турция не разрешает строительства, придется его прекратить, написал он Лессепсу. «Это Пальмерстон!» — воскликнул тот, получив послание, и ответил отказом приостановить работы.

Отправившись в Париж, Лессепс добился аудиенции у Наполеона III и твердого обещания поддержать предприятие. Французский посол в Константинополе получил соответствующие инструкции, а консул в Каире Сабатье по просьбе Лессепса был даже смещен, поскольку недостаточно энергично помогал ему. Под давлением Франции Турция ограничилась словесными протестами. Константинополю и лондонскому кабинету пришлось также учесть, что за строительство канала высказывалась дипломатия и Австрии и Сардинии. Правда, нападки на Лессепса в Англии продолжались еще несколько лет. В одном случае, когда лорд Кэрнарвон обвинил главу Суэцкой компании в обмане и спекуляциях, Лессепс дал знать прессе, что намерен вызвать обидчика на дуэль. Но это уже напоминало бурю в стакане воды.

³² Общее число акций, пришедшихся на долю Египта, достигло 177 тысяч. Высказывалось предположение, что по крайней мере 25 тысяч из них были перед этим через подставных лиц куплены Лессепсом, воспользовавшимся падением их курса на бирже. Саид же вынужден был затем взять их по номинальной стоимости.

³³ M. S a b g y. Episode de la question d'Afrique. P. 1933, pp. 69—70.

³⁴ Н. А. Ерофеев. Англо-французская борьба за Суэцкий канал (1854—1875 гг.). Сборник «Из истории общественных движений и международных отношений». М. 1959, стр. 598.

Тем временем на перешейке развертывалось строительство. Компания наняла несколько тысяч рабочих и техников в Европе, приобрела 30 судов. В ее распоряжении имелось 1800 верблюдов, большая часть которых доставляла пресную воду. Она обладала своими подошными предприятиями и почтовой службой, причем для доставки почты одно время использовались гонцы-сороходы. С египетскими властями Лессепс совершенно не считался. Уже в 1859 г. его называли «подлинным пашой Египта», а Суэцкую компанию — «государством в государстве».

Главную ставку французские предприниматели сделали на подневольный, по существу, бесплатный труд феллахов, насильственно согнанных на перешеек. Около 2,5 тыс. человек пригнали в марте 1861 г., а к ноябрю количество присылаемых невольников достигло 15 тысяч. Осенью 1862 г. в зоне канала трудилось уже более 20 тыс. феллахов. «Французские инженеры,— свидетельствовала пресса,— единогласно отмечают, что арабы — необыкновенно усердные и ловкие рабочие»³⁵. Но подрячки и надсмотрщики обращались с ними с крайней жестокостью. На их жалобы, до сих пор хранящиеся в архиве бывшей Суэцкой компании, никто не обращал внимания. Почти никакой техники, облегчавшей труд, не существовало. Корзинами или на голых спинах «ходячие тачки» вытаскивали жидкую грязь из русла будущего канала. Работа велась под палящими лучами солнца, а нередко и лунными ночами. До завершения в 1863 г. пресноводного канала с нильской водой рабочим выдавали ежедневно лишь ничтожные порции гнилого питья. Из-за скученности и антисанитарных условий вспыхивали эпидемии тифа в 1862 г., холеры — в 1865 г. и т. д. «Умерших, словно подошедший скот, считали десятками, дюжинами, сотнями»³⁶.

В свое время Лессепс дал колоритную характеристику строительству железной дороги Александрия — Суэц: ее рельсы «покоятся на тысячах трупов египтян». Сколько же феллахов погибло при постройке «его» канала? Компания тщательно скрывала имевшиеся у нее сведения. Есть основания полагать, что их число превысило 100 тыс.; называют цифру и в 120 тыс., странным образом совпадающую с данными о погибших на строительстве канала при фараоне Нехо II, приводившимися еще Геродотом.

Как ни приукрашивала французская печать истинное положение дел на перешейке, прогрессивные круги Европы забили тревогу. В частности, подняли гневный голос протеста против беззаконий Суэцкой компании русские революционеры-демократы. Английское правительство и буржуазная пресса лицемерно присоединились к протестам передовой общественности, не забывая о собственных интересах. В конце 1862 г., под предлогом поправки здоровья, Египет посетил британский дипломат Булвер. Размах строительства и энергия Лессепса произвели на него сильное впечатление. «Возглавляет предприятие,— сообщил он,— в высшей степени активный и интеллигентный человек». Теперь Булвер уже не сомневался, что канал становится реальностью. Но его сооружает французская компания, вся зона перешейка окажется «французской территорией», а влияние Франции «распространится на всю страну»³⁷. Так написал он в Лондон. Тогда его уполномочили поехать в Париж с особой миссией к Наполеону III. Однако Лессепс с помощью своего «ангела-хранителя» — французской императрицы нейтрализовал и этот нажим.

18 января 1863 г. скончался вице-король Саид. Лессепс воспринял это известие весьма нервно. Новый правитель Исмаил неплохо разбирался в людях и не желал быть игрушкой в чужих руках. У Исмаила имелись обширные планы строительства городов, дорог, ирригационных сооружений, создания собственного торгового флота. «Я хочу, чтобы канал принадлежал Египту, а не Египет — каналу», — говорил он³⁸. В Лондоне и Константинополе рассчитывали, что Исмаил потребует пересмотра всех договоров с компанией, лишит ее экстерриториальности и даровой рабочей силы. Тот действительно предъявил компании ряд претензий. Кроме того, побуждаемая из Лондона Турция провозгласила, что пора покончить с принудительным трудом на перешейке и заранее договориться о нейтралитете канала.

Лессепс попал в сложное положение, но снова проявил себя изобретательным тактиком. Исмаила он «раскусил»: жаден до власти и денег, но равнодушен к интере-

³⁵ «Вестник Европы», декабрь 1869, стр. 814.

³⁶ «Суэцкий канал...», стр. 63.

³⁷ Ch. Hallberg. Op. cit., pp. 190—191.

³⁸ G. Waterfield. Egypt. L. 1967, p. 109.

сам Египта. Играя на тщеславии вице-короля и его великодержавных замашках, плохо соответствовавших критическому состоянию каирской казны, хитрый француз постепенно сжимал свободу маневра хедива. В марте 1863 г. тот согласился взять все акции, которые компания всучила ранее Саиду («В первый раз за восемь лет я заснул спокойно», — записал Лессепс). Следующей зимой Исмаил вступил в тайный сговор с родственником Наполеона III, известным мошенником герцогом Морни. Союзники намеревались заставить Лессепса отказаться от руководства компанией. Но Лессепс парировал эту интригу. Вскоре Исмаил попался в ловушку, согласившись передать спор Египта с компанией на арбитраж Наполеона III. Решение подготавливалось «беспристрастной» комиссией во главе с Тувенелем, который помогал Лессепсу, еще будучи послом в Турции. Последний не сомневался в своем успехе, но на всякий случай инсценировал в печати несколько фальшивок, порочащих позицию Египта и его политических деятелей, а сам 15 марта 1864 г. выступил с наглым заявлением: оказывается, «египетское правительство не пожертвовало ничем для создания Суэцкого канала»³⁹.

В июле Наполеон III вынес решение, противоречившее здравому смыслу, но характерное для эпохи капиталистической экспансии. Суэцкая компания «передавала» Египту часть ранее захваченных ею же египетских земель и пресноводные каналы и отказывалась от использования принудительного труда, но взамен получала компенсацию в 84 млн. франков. Отказ компании от эксплуатации подневольного труда и некоторые перемены в ее юридических правах породили сомнения в деловых кругах Европы, сумеет ли Лессепс довести предприятие до конца? В 1865 г. глава компании пригласил на строительство делегатов торговых палат из ряда стран. Ему удалось убедить их, что значительная часть наиболее трудоемких работ уже выполнена и что канал близок к завершению. В 1866 г. была улажена тяжба с султанским правительством, длившаяся более десяти лет. Это явилось следствием нового нажима со стороны французской дипломатии, которая, как передавал русский посол в Константинополе Н. П. Игнатьев, поставила перед великим визирем альтернативу выбора между реальной благосклонностью Франции и платоническим недоброжелательством Англии⁴⁰. 19 марта 1866 г. султан издал фирман, санкционировавший постройку канала; она объявлялась теперь «одним из самых желательных событий века».

Наступил последний этап строительства. На деньги, полученные от Египта, компания заказала французским фирмам механизмы и машины и наняла несколько тысяч рабочих в Европе. Эксплуатировался и труд арабов, зарплата которых была более низкой. В 1866 г. в зоне канала было подавлено восстание 300 сирийских рабочих, протестовавших против тяжелых условий жизни. В 1868 г. на перешейке работало 12 тыс. человек, а «техника» насчитывала 77 землечерпалок, 60 локомотивов и 109 паровых судов. В процессе строительства делались различные усовершенствования и изобретения. Один из первых вариантов экскаватора смонтировали в механических мастерских Порт-Саида. Наблюдатели немало удивлялись при виде «бесконечного полотна» конвейера — парусины, натянутой на два вращающихся барабана. Всего до осени 1869 г. было вынито около 75 млн. кубометров грунта. По всей трассе канала происходили разительные перемены — выростали города, строились дороги.

В эти годы Лессепс большей частью жил во Франции. Ему пришлось приложить еще много усилий, чтобы обеспечить финансирование строительства. С согласия правительства он организовал специальную лотерею и выпустил дополнительные акции. Но основным источником доходов оставался Египет. Хедиву были проданы бараки и больницы, «право» возделывать земли возле канала и даже некие исключительные права ловить рыбу на канале, которые, как признавался сам Лессепс, никогда не предоставлялись компании. Лессепс умело рекламировал выигрышные моменты строительства. Так, в марте 1869 г. в присутствии Исмаила в Горькие озера пустили воду из Средиземного моря; сюда же поступила вода из Красного моря. «Встреча вод, — писал журналист, — была бурной, но потом, как по повелению Нептуна, волны успокоились»⁴¹. В то же время, форсируя сроки открытия канала, Лессепс давал инструкции

³⁹ «Суэцкий канал...», стр. 77.

⁴⁰ «Записки графа Н. П. Игнатьева, 1864—1874». Пггр. 1916, стр. 37.

⁴¹ «Unsere Zeit», Leipzig, 1870, № 1.

произвольно менять габариты на отдельных участках трассы, и канал был сдан в эксплуатацию еще до полного завершения работ⁴².

И вот наступили дни открытия нового водного пути. 17 ноября 1869 г. утром из Порт-Саида двинулось на юг более 50 паровых и парусных яхт, военных кораблей и других судов. Впереди шла яхта «Эгль» под французским флагом, на которой находились императрица Евгения и Лессепс. Почетными гостями, принимавшими участие в плавании, были один император, а также несколько европейских принцев, старый «лев пустыни» Абд-эль-Кадир, победитель в битве при Лиссе адмирал Тегетгофф, великий шериф Мекки, ряд арабских шейхов, писатели Э. Золя, Т. Готье, Г. Ибсен. На клиппере «Яхонт» путь до Суэца проделал русский посол в Турции Н. П. Игнатьев. Пять других русских судов также прошли по каналу. На их борту ехали многочисленные делегаты торговых и промышленных обществ Одессы, Петербурга и Москвы⁴³.

В ночь на 18 ноября караван достиг Исмании. Перед этим один из больших французских кораблей, «Пелуза», сел на мель. Личный состав администрации канала, французские аристократы и банкиры, находившиеся на «Пелузе», смогли таким образом убедиться, что работы по углублению дна канала надо продолжать. Затем «высокие персоны» отдыхали. Им были предоставлены роскошные апартаменты в новом дворце хедива, стоившем 30 млн. франков. Одна лишь отделка комнат императрицы обошлась в 1200 тыс. франков. Для гостей были устроены различные увеселения⁴⁴: военные игры, гонки на верблюдах, бал и фейерверк. «Из всего этого вышел престранный маскарад,— писал социолог и географ Э. Реклю.— Восток и Запад с изумлением смотрели один на другого, каждый находил друг друга смешным. Только надменный Запад выражал свое изумление вслух, а сдержанный Восток довольствовался изумлением про себя». Он описал несколько сцен избивания арабов прибывшими носителями «высшей культуры»: «Бедный феллах! Сколько ты выстрадал... Ты теперь скромн, воздержан, терпелив, как верблюд, твой старый товарищ по нужде и горю. И тебя еще до сих пор бьют цивилизованные европейцы»⁴⁵.

19 ноября караван судов направился дальше и на следующий день достиг Суэца. Лессепс торжествовал. Очевидцы писали, что этот «удивительно живой, проворный, плотно сложенный человек, обладающий звучным голосом», казалось, был повсюду: на корабле и на коне, в палатке и во дворце⁴⁶. Добавим, что праздники, происходившие по сценарию Лессепса, окончательно опустошили египетскую казну. Постройка канала, по заявлению компании, обошлась ей (до 1870 г.) в 453 645 тыс. франков⁴⁷. Несомненно, эта цифра нуждается в коррективах, поскольку значительная часть средств была попросту расхищена. Сам Лессепс и его многочисленные родственники изрядно поживились у кормушки компании. С другой стороны, надо учитывать даровую рабочую силу и другие льготы, которыми пользовались Лессепс и его подручные.

В огромные суммы обошлось сооружение канала Египту. Согласно явно заниженным исчислениям, расходы этой страны превысили 300 млн. франков⁴⁸. К тому же, чтобы финансировать строительство, Исмаил заключил ряд займов на кабальных условиях. По некоторым из них он получал менее 60% номинальной суммы. Политические последствия открытия канала оказались для Египта еще более неблагоприятными. «Банкротство и оккупация» — вот главные результаты, как их определяет современный египетский историк⁴⁹. «Великая победа цивилизации» принесла с собой на том этапе много новых тягот и бедствий слаборазвитым странам и народам Африки и Азии. Сразу же после открытия судоходства проследовали по каналу английские войска, направленные для войны с Абиссинией, и французские части, посланные в Индо-Китай. Отмечая эти факты, немецкий публицист восклицал: «Насколько же благодаря каналу

⁴² Н. А. Ерофеев. Указ. соч., стр. 604—606.

⁴³ «Московские ведомости», 29. XI. 1869.

⁴⁴ Некоторые авторы ошибочно указывают, что как раз во время этих торжеств состоялось представление новой оперы Дж. Верди «Аида». На самом деле премьера оперы, заказанной хедивом, состоялась в Канре в 1871 году.

⁴⁵ «Дело», 1869, № 12 (приложение), стр. 18—19.

⁴⁶ «Московские ведомости», 26. XI. 1869; «Unsere Zeit», 1870, № 2.

⁴⁷ Для сравнения укажем, что сооруженная почти одновременно Тихоокеанская железная дорога в США стоила около 500 млн. франков.

⁴⁸ J. M a r l o w e. The Making of the Suez Canal, pp. 241—242.

⁴⁹ «Суэцкий канал...», стр. 72.

возрастает превосходство Запада над Востоком!»⁵⁰. Фердинанд Лессепс был удостоен множества орденов и званий. Еще в Египте он сочетался браком с молоденькой уроженкой о-ва Маврикий и вместе с ней отбыл на родину, причем его биографы с восхищением сообщают, что с 1870 по 1885 г. у него родилось 12 детей. Лессепса встречали с почестями не только во Франции, сменила гнев на милость и официальная Англия.

Недолго пришлось ему почитать на лаврах. 1870 год принес грозные события: франко-прусская война и свержение насковозь прогнившей наполеоновской монархии, осада Парижа, Коммуна... Лессепс способствовал бегству императрицы 4 сентября 1870 г. из дворца Тюильри, а в последовавшей борьбе демократии и реакции безоговорочно поддерживал Тьера и версальцев. Тем временем дела Суэцкой компании шли все хуже и хуже. Достройка канала и его эксплуатация требовали немалых средств, а их в кассе компании не было. Несмотря на широкую рекламу в печати, первоначально новый путь на Восток не пользовался популярностью. Тоннаж судов, проследовавших мимо мыса Доброй Надежды в 1870 г., превысил 11 млн. тонн. А по новому каналу прошло только 486 кораблей общим водоизмещением в 440 тыс. тонн. 1871 год дал лишь небольшой прирост — 750 тыс. тонн. За этот год дефицит компаний достиг 10 млн. франков, а курс ее акций неуклонно снижался: акция в 500 франков котировалась лишь в 208 франков.

В 1871 г. в европейской печати открыто обсуждался вопрос о преобразовании компании в «Международное общество» с преобладанием английского капитала или о продаже канала английскому правительству. Лессепс на какой-то момент склонился к продаже, но заломил такую цену, что англичане только усмехнулись. В 1872—1873 гг. компания была близка к банкротству. Понадобилась вся ловкость Лессепса, чтобы предотвратить крах. Принятые экстренные меры (временное повышение сборов с проходивших через канал судов) вызвали недовольство английских судовладельцев, ряда других компаний и способствовали сдвигу в настроениях буржуазной общественности Великобритании. Около 75% судов шли теперь через канал под английским флагом, а делами компании продолжали распоряжаться французы. Это казалось нетерпимым, тем более что канал уже притягивал торговлю, а компания с 1874 г. начала все же получать приличные дивиденды. Так созрели условия, которые привели к серьезным изменениям в контроле над каналом.

В ноябре 1875 г. хедив Исмаил, который, как всегда, остро нуждался в деньгах, задумал продать или заложить принадлежавшие Египту акции канала. Его агенты повели переговоры с несколькими французскими банками. Одновременно информация о его намерениях достигла английского министра иностранных дел Дерби. Последовали лихорадочные переговоры в Париже, Лондоне и Каире. Лессепс принял в них самое активное участие. Только бы египетские акции не оказались в руках англичан! Несколько раз был он у министра иностранных дел герцога Деказа, доказывая, что есть возможность приобрести их «для Франции», и поддерживая план банкира Дерьё: предоставить Исмаилу заем в 80 млн. франков на 3 месяца под залог пакета акций и 15% прибыли, причитающейся Египту от эксплуатации канала. Заем послужит лишь предлогом, заявлял Лессепс; имеется в виду заполучить и акции и прибыль, ибо нет сомнений, что хедив по прошествии трех месяцев не сможет вернуть 80 млн. франков⁵¹.

На сей раз у старшего Лессепса нашелся, пожалуй, более решительный и энергичный противник, чем Пальмерстон. Стоявший во главе английского кабинета Дизраэли расценил замысел Лессепса как попытку Франции монополизировать Суэцкий канал. Если бы этот план удался, писал он 25 ноября, «канал стал бы целиком принадлежать Франции, и она могла бы запереть его!»⁵². Британский премьер действовал молниеносно. Он сломил оппозицию нескольких министров, переубедил колебавшегося Дерби и, нарушив сложившиеся традиции, без ведома парламента купил все акции, имевшиеся у хедива. Для осуществления этой сделки Дизраэли не остановился перед тем, чтобы занять солидную сумму в 4 млн. фунтов ст. у банкира Л. Ротшильда, а 24

⁵⁰ «Unsere Zeit», 1870, № 2, S. 116.

⁵¹ G. E d g a r - B o n n e t. Ferdinand de Lesseps et Disraëli. «La Revue de deux mondes», 15. XII. 1952, pp. 626—627.

⁵² «The Letters of Disraëli to Lady Bedford and Lady Chesterfield». Vol I. L. 1920, p. 306.

ноября с триумфом писал королеве Виктории: «Вся доля хедива в Ваших руках, миледи». 26 ноября английский консул перевез акции в сейф в Каире.

Французский поверенный в делах в Лондоне Гавар своевременно предупредил Деказа о контрдействиях Дизраэли⁵³. Но тот, несмотря на продолжавшийся нажим со стороны Лессепса, занял позицию наблюдателя. Сказалось соперничество между парижскими финансовыми группами. Главное же обстоятельство, обеспечившее успех Англии, заключалось в том, что после седанского поражения 1870 г. в войне и под угрозой новой, превентивной войны, которую замышляла тогда Германия, Франция не могла riskовать обострением отношений с Англией. Это предопределило исход последующего этапа борьбы за Суэцкий канал, разыгравшегося в начале 80-х годов. Трагические для Египта события 1882 г. наглядно показали, что Англия и другие капиталистические державы не останавливаются ни перед чем ради расширения своих владений. Жалкую и позорную роль сыграл при этом мнимый «друг Египта» Лессепс. 11 июля 1882 г. английская эскадра бомбардировала Александрию и высадила десант в городе. Однако на пути интервентов встала египетская армия. Тогда генерал Уолсли решил сделать зону Суэцкого канала базой для операции вторжения. Торжественные обязательства соблюдать нейтралитет канала были преданы забвению. 2 августа англичане оккупировали Суэц, а с 20 августа их главные силы стали высаживаться в Порт-Саиде. Лессепс выступил с формальным протестом, ссылаясь на фирман султана от 1866 года. Нейтралитет канала, указывал он, соблюдался во время войн 1870—1871 и 1877—1878 годов. Лоцманы компании отказывались проводить английские суда через канал. Но этим дело ограничилось, и действия компании несколько не помешали концентрации британских войск для удара из района Исмания.

Зато заверения и обещания, данные Лессепсом Араби-паше, объективно помогли захватчикам. Еще 2 июля Араби предупредил Гладстона, что в случае нападения на Египет каналы будут разрушены⁵⁴. Блокада канала позволила бы Египту продержаться длительное время, а может быть, и выиграть кампанию. Уолсли был убежден, что Араби следовало бы блокировать канал. Советники Араби настоятельно рекомендовали ему принять необходимые меры самообороны. Однако он не решился на них, в частности потому, что взывавший к его чести Лессепс заклинал не разрушать канала и фальшиво заверял, что нейтралитет сооружения будет соблюден всеми державами.

Таков был эпилог деятельности Лессепса, связанный с Суэцким каналом. Еще при его жизни англичане приобрели около одной трети директорских постов, принялись «англизировать» аппарат и технический персонал и стали во все большей мере определять «политику» компании. А на берегах канала, в Порт-Саиде и Суэце на многие десятилетия обосновались войска Великобритании...

Фердинанд Лессепс прожил долгую жизнь, почти целиком совпавшую с XIX веком. Он скончался в 1894 году. Большинство современных буржуазных ученых этот век представляется безвозвратно утраченным раем. Не удивительно, что они поднимают на щит не только тех, кого можно без труда представить в благообразном виде, но и хищных стяжателей, подобных Лессепсу. Дж. Марлоу сопоставляет Лессепса с Сесилем Родсом, «основателем» Родезии. Оба они якобы сочетали в себе неразборчивость в средствах с подлинным «идеализмом». Д. Лэйндс находит в Лессепсе черты «пламенного миссионера», наделенного даром пророка. Конечно, с оценками такого рода согласиться никак невозможно. Приписываемое Лессепсу «благородство помыслов» отнюдь не подкрепляется его деяниями. Но фигура Лессепса действительно интересна, только в ином отношении. Дворянин и буржуа, профессиональный дипломат, ставший во главе огромного строительства, он отличался целеустремленностью, терпением и напором. Жажда личного обогащения и славы являлась его главным жизненным импульсом. В целом Лессепс воплощал в себе основные черты буржуазного предпринимательства и безудержной экспансии эпохи «свободного капитализма».

⁵³ Ch. G a v a r d. Un Diplomat à Londres. P. 1895.

⁵⁴ W. S. B l u n t. Secret History of the English Occupation of Egypt. L. 1907, p. 371; Appendix VII, pp. 570—574.